

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN
Høringsutkast

2003 - 2012

FOR

KVÆNANGEN

NORDREISA

GÁIVUOTNA/ KÅFJORD

INNHOLD:

FORORD.....	3
1. INNLEDNING	4
2. VISJON OG HOVEDMÅLSETNING MED PLANEN.....	4
3. TRAFIKKUTVIKLINGEN	5
3.1. E6 gjennom alle tre kommuner.....	5
3.2. Ulykkesutviklingen	6
Troms fylke	6
Kvænangen.....	7
Nordreisa	7
Kåfjord	7
4. HOVEDMÅLSETNING, DELMÅL OG SATSINGSOMRÅDER	8
DELMÅL	9
4.2. SATSINGSOMRÅDER.....	9
Delmål 1	9
Delmål 2	10
Delmål 3	10
5. GRUNNLEGGENDE VURDERINGER.....	11
5.1. Enkelmennesket	Feil! Bokmerke er ikke definert.
5.2. Lokalsamfunnet	11
5.3. Regionalt samarbeid	12
5.4. Offentlige myndigheter	12
Kommunene	12
Fylkeskommunen	12
Statens vegvesen	13
5.5. Lokalbefolkningens rettigheter om tilgjengelighet til egne områder	13
5.6. Oppsummering	13
Samarbeid og samhandling for økt trafikksikkerhet	14
6. Budsjettmessige og administrative konsekvenser	15
6.1. Budsjettmessige konsekvenser	15
6.2. Administrative konsekvenser	16
7. Konklusjon	16

FORORD

Kvænanen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner har gått sammen om utvikling av trafikksikkerhetsplan for disse tre kommunene. Et slikt fellesprosjekt mellom kommunene kan være interessant bl.a. med tanke på at ”flere hoder tenker bedre som et”. Dette sett i relasjon til utvikling av nye og gode løsninger for å bedre trafikksikkerheten i kommunene i Nord Troms. I tillegg vil et slikt samarbeid også kunne være ressursbesparende for mindre kommuner hvor trafikksituasjonen i hovedsak har en tilnærmet lik karakter.

For å få effektivitet i trafikksikkerhetsarbeidet på kommunalt nivå, er det en forutsetning med tett samarbeid mellom de ulike sektorer i den kommunale forvaltning. En langsiktig plan for et slikt arbeid vil også være bedre når alle institusjoner med ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet, både på sentralt- fylkes- og kommunalt nivå, samarbeider. Nærmiljøet med bl.a. lokale lag og foreninger, dvs ”grasrota ”, er også meget viktig for kreativitet og effektivitet i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det finnes ikke noen formell lovhjemmel eller prosedyre for hvordan kommunene skal drive sitt trafikksikkerhetsarbeid. Den store økningen på motorisert trafikk de siste 10 år innebærer allikevel at alle kommuner må ta trafikksikkerhetsarbeidet på alvor for at befolkningen skal kunne ferdes trygt og sikkert ute i trafikken. **Kommunene har med andre ord et stort ansvar for sine innbyggere mht sikkerhet og trivsel i sitt eget lokalmiljø.**

Kommunene i Norge er etter Stortingsvedtak av 27. februar 1996 pålagt å utarbeide kommunale trafikksikkerhetsplaner for å få tilgang på nasjonale midler til gjennomføring av lokale trafikksikkerhetstiltak.

Med utarbeidelsen av denne trafikksikkerhetsplanen forutsetter Kvænanen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner at trafikksikkerhetsarbeidet skal få et bedre resultat innenfor egne områder enn det tidligere har hatt.

Burfjord, Storslett, Olderdalen 2002

Harald Olsen
Ordfører i Kvænanen

Torbjørn Evanger
Ordfører i Nordreisa

Kristin V. Johansen
Ordfører i Kåfjord

1. INNLEDNING

I forbindelse med samarbeidet mellom Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner om utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplan(er), har det vært prosjektgrupper i arbeid i hver av disse tre kommunene. Disse prosjektgruppene er oppnevnt av de ulike formannskap, hvor ledere for prosjektgruppene har vært: Henrik Henriksen – avdelingsingeniør, Kvæningen, Roy Jørgensen – seksjonsleder, Nordreisa og Gunn Andersen – kommuneplanlegger; Gáivuotna/ Kåfjord.

For å samkjøre arbeidet mellom kommunene, har Reidar H. Solberg vært engasjert prosjektkoordinator med kontorsted på Rådhuset i Olderdalen. Gáivuotna/ Kåfjord kommune har hatt arbeidsgiveransvaret for dette fellesprosjektet.

Trafikksikkerhetsplanen for Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord er bygd opp med et perspektiv på 10 år. Rullering av planen vil kunne gjøres en gang hvert 4. år, f.eks. en gang i løpet av hver kommunestyreperiode.

Planen er todelt med en strategidel som er felles for alle tre kommuner, og en årlig handlingsplan som utarbeides for den enkelte kommune med bakgrunn i det felles strategidokumentet, og med forslag til tiltak som til enhver tid vil være aktuelle for den enkelte kommune.

2. VISJON OG KOMMUNENES HOVEDMÅLSETNINGER.

”Null – visjonen” (0 drepte og 0 alvorlig skadde) som er hentet fra trafikksikkerhetsarbeidet i Sverige, og som Samferdselsdepartementet har lagt inn som visjon for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, er også tatt inn som visjon for trafikksikkerhetsarbeidet for Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord. Denne visjonen sammen med visjonene og hovedmålene som disse tre samarbeidende kommuner har tatt inn i kommuneplanene for levekår og fremtidsutsikter for innbyggerne, utgjør visjonen for denne trafikksikkerhetsplanen.

2.1. Kommunenes hovedmålsetninger

2.1.1 Sammenfatning av felles hovedmålsettinger for Kvæningen 1994 – 2004.

1. *Skape et aktivt og godt leve- og bomiljø der alle får ansvar. Utvikle det kommunale kultur- og fritidstilbud som et sentralt element for levevilkår og velferd, og vurdere konsekvensene for nærmiljøet i alle tiltak og plansammenhenger.*
2. *Stabilisere folketallet.*
3. *Sikre fortsatt spredt bosetting og et godt og funksjonsdyktig kommunesenter.*
4. *Sikre et allsidig næringsliv og stimulere til alternativ og utradisjonell utnytting av naturressursene.*

5. *Utvikle og effektivisere den kommunale organisasjon som en forutsetning for å sikre Kvæningen som en attraktiv kommune.*

2.1.3 Kåfjord kommunes hovedmål:

Kåfjord kommune skal være et livskraftig og levende lokalsamfunn som gir alle innbyggerne trygghet for et godt livsløp som bygger på vår egen kultur og tradisjon

2.1.4 Nordreisa kommunes hovedmålsetting i trafikksikkerhetsarbeidet:

Trafikksikkerhetsplanen 2003 - 2012 skal være en rettesnor for målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Nordreisa kommune. Hovedmålsettingen er at Nordreisa kommune skal være en kommune med godt bomiljø, trygt å ferdes og aktivt miljø for utvikling av positive tiltak.

Målsettingen er å legge til rette fysiske forhold, slik at trafikkulykker kan unngås og at ingen skal bli alvorlig skadd eller drept i trafikken.

2.2 Visjonen for denne trafikksikkerhetsplanen.

”Med E6 som hovedferdselsåre – riksveiene – fylkesveiene - kommunale veier og andre ferdelsårer, har Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner en felles visjon om ingen drepte eller alvorlig skadde blant alle som til enhver tid ferdes innom kommunenes grenser”.

3. TRAFIKK- OG ULYKKESUTVIKLINGEN

3.1. Trafikkøkningen

I henhold til erfaringstall og kalkyler har Statens vegvesen en beregning som viser en økning i den totale vegtrafikk på 1,8 % årlig for området som denne planen omfatter.

3.1 E6 gjennom alle tre kommuner.

E6, øvrige riksveier og fylkesveiene utgjør til sammen ca 75 % av veinettet i Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner. Kommunene har ikke noe ansvar for vedlikehold og drift av disse veiene, og trafikken her utgjør opptil 95 % av den totale veitrafikk i disse tre kommuner. Denne trafikken har i stor utstrekning direkte betydning for flere av kommunenes ansvarsområder. Det nevnes her lege/ medisinsk beredskap, brannberedskap, trafikksikkerhet for kommunenes egne innbyggere, arealbruk og tilgjengelighet til bl.a. strandområder og sjøen.

Enkelte av disse ansvarsområdene har direkte konsekvens for de kommunale økonomiene, mens andre igjen har betydning for de visjoner og målsetninger som er politisk vedtatt for levekår og trivsel for innbyggerne i kommunene.

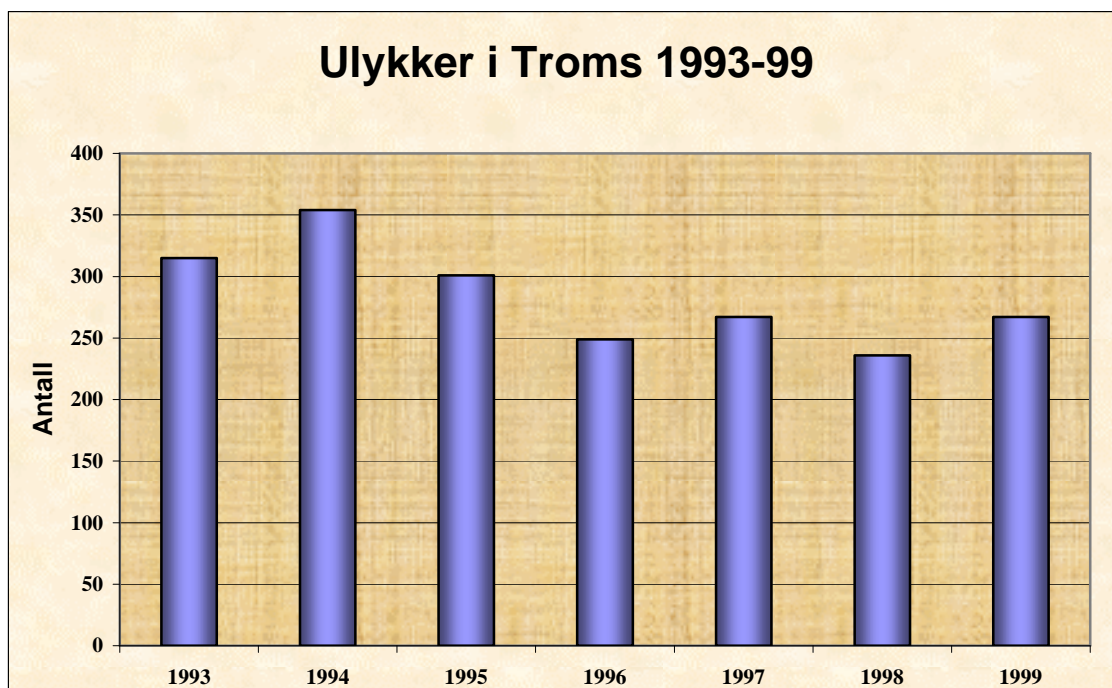
Momentene over innebærer at kommunene må ha en stor innflytelse på hvordan utbygging, opprusting og drift av disse veiene gjennomføres. Opprusting/ utbedring av potensielle trafikkfarlige områder må derfor prioriteres i henhold til kommunenes prioriteringer og ses i sammenheng med kommunenes ansvarsområder direkte knyttet opp mot disse veiene. I denne felleskommunale TS – planen vil det derfor tas inn konkrete forslag til tiltak som berører riks- og fylkesveiene.

3.2 Ulykkesutviklingen

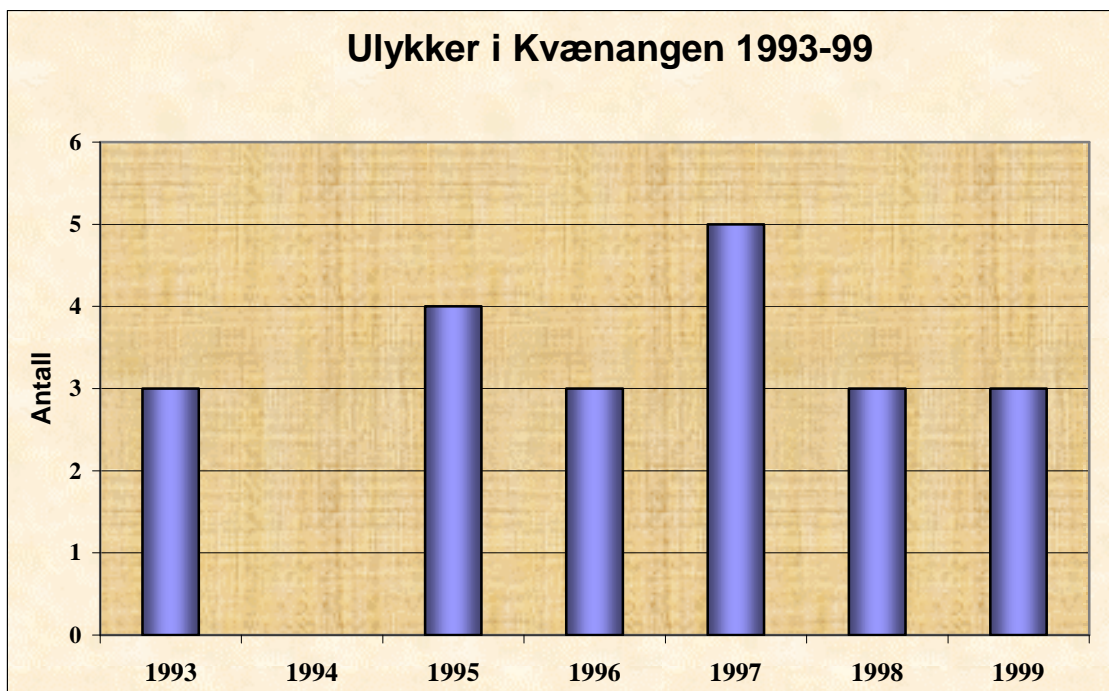
Her er det tatt inn grafer over trafikkulykker i Troms og de kommunene som denne planen omfatter.

(Denne oppstillingen over fakta blir utvidet når dataene blir tilgjengelig.)

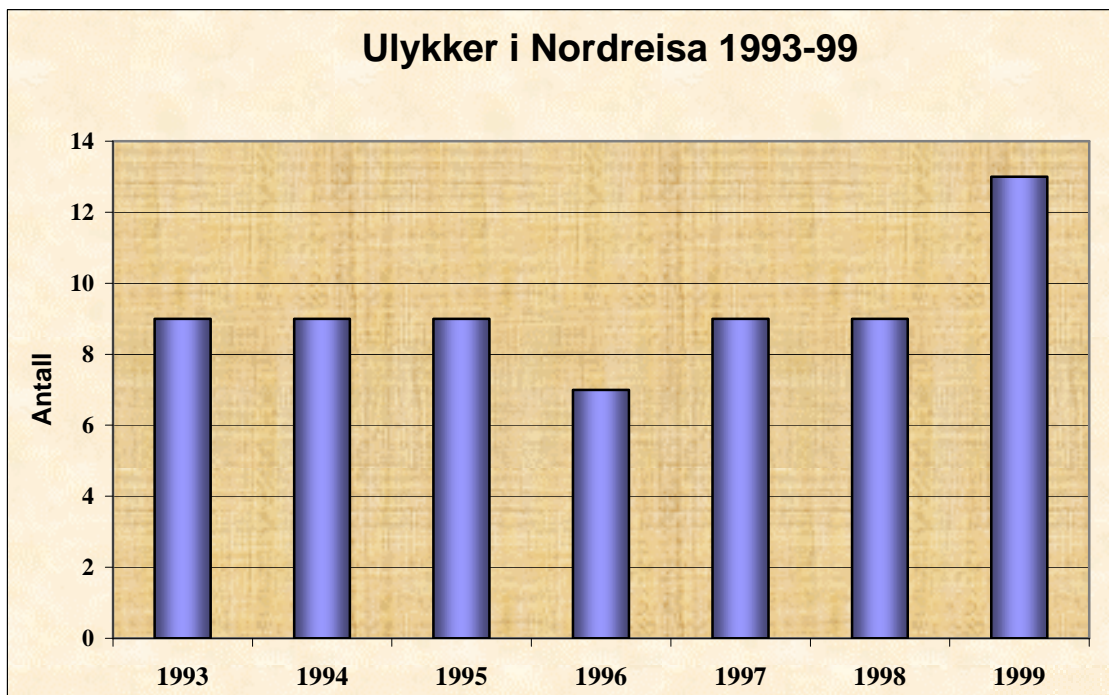
3.2.1 Troms fylke



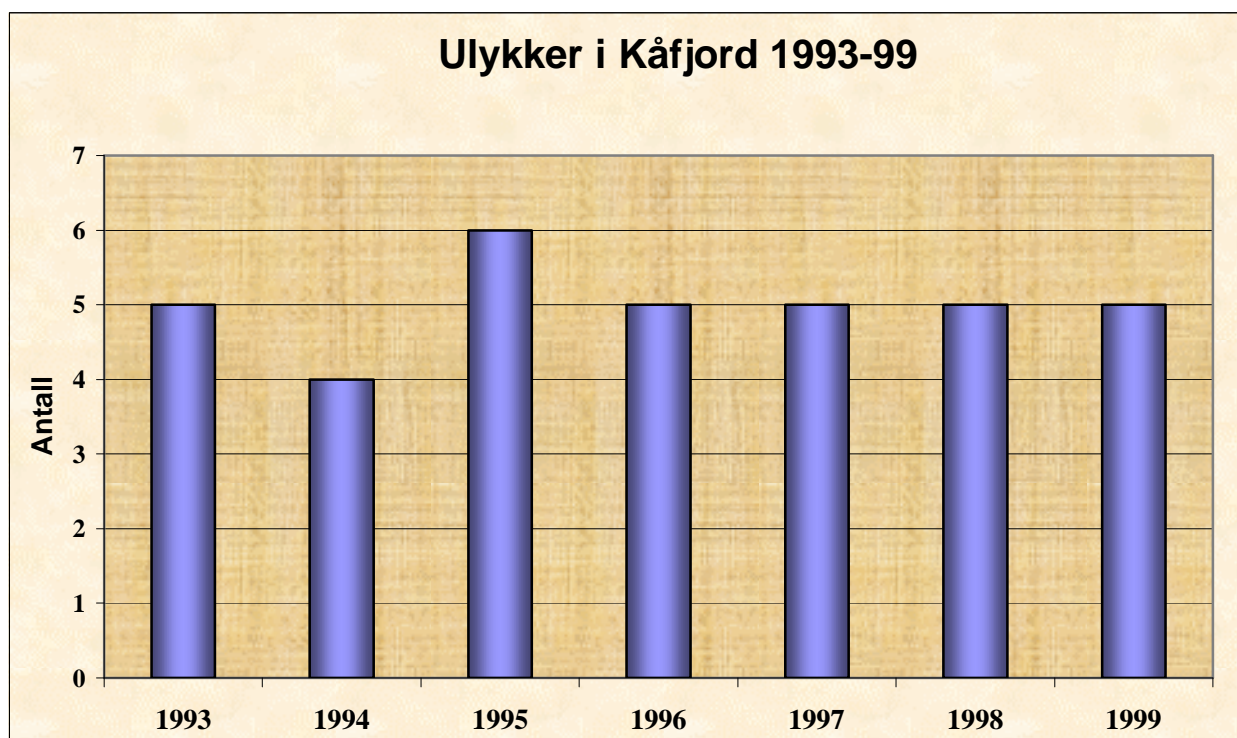
3.2.2 Kvæningen



3.2.3 Nordreisa

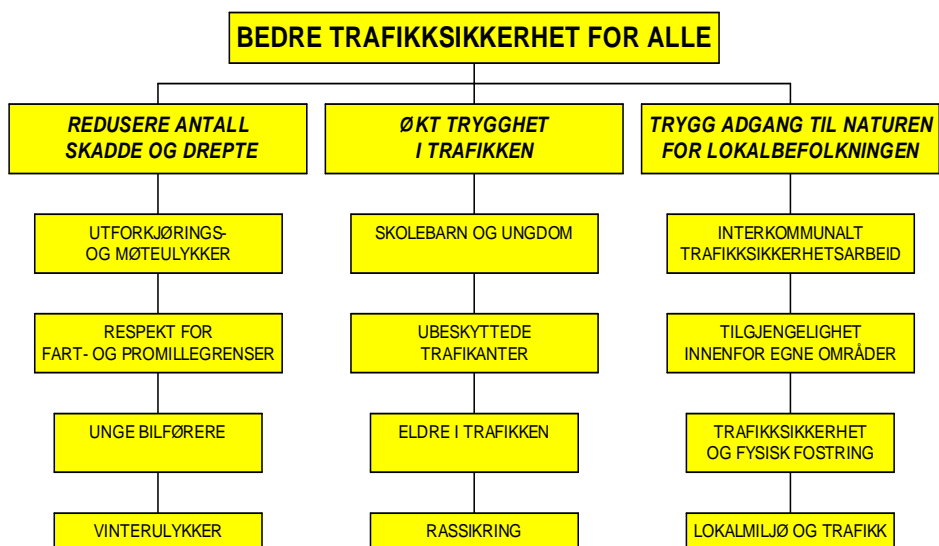


3.2.4 Kåfjord



4. HOVEDMÅLSETNING, DELMÅL OG SATSINGSOMRÅDER

Målsetninger og satsingsområder for denne trafikksikkerhetsplanen er bygd opp etter følgende organisasjonsstruktur:



4.1. Overordnet målsetning med planen

Den overordnede målsetningen med denne trafikksikkerhetsplanen er; **”Bedre trafikksikkerhet for alle”**. Dette innebærer følgende; at deltakende kommuner via målrettet arbeid skal bidra til at alle kan ferdes sikkert, trygt og skadefritt i trafikken, og at alle som har behov for det-, eller som ønsker det, skal ha mulighet til å kunne ferdes uten unødvendige begrensninger innom kommunenes grenser.

4.2. Delmål

Planen er videre bygd opp med følgende delmål;

- 1- Reduser antall skadde og drepte*
- 2- Økt trygghet i trafikken*
- 3- Trygg adgang til naturen for lokalbefolkningen*

4.3. Satsingsområder

4.3.1. Satsingsområder - Delmål 1 – Redusere antall skadde og drepte

Utforkjørings og møteulykker:

- Respekt for fartsgrenser
- Bedre veistandard
- Flere tekniske- og fartskontroller

Respekt for fart- og promillegrenser

- Holdningsskapende arbeid

Unge bilførere

- Holdningsskapende arbeid

Vinterulykker

- Bedre veistandard
- Bedre vintervedlikehold
- Flere gang- og sykkelveier
- Bedre rassikring
- Bedre trafikkopplæring

4.3.2 Satsingsområder - Delmål 2 – Økt trygghet i trafikken

Skolebarn og ungdom

- Flere gang- og sykkelveier
- Bedre skilting
- Busslommer
- Reduserte fartsgrenser
- Oppgradering av undervisning i skolen
- Holdningsskapende arbeid

Ubeskyttede trafikanter

- Flere gang- og sykkelveier
- Reduserte fartsgrenser

Eldre i trafikken

- Oppgradering kjøreferdighet
- Holdningsskapende arbeid

Rassikring

- Økte bevilgninger til rassikringsarbeid

4.3.3. Satsingsområder - Delmål 3 – Trygg adgang til naturen for lokalbefolkningen

Interkommunalt trafikksikkerhetsarbeid

- Utvide samarbeidet for å bedre trafikksikkerhetsarbeidet

Tilgjengelighet innenfor egne områder

- Trygge og sikre muligheter for ferdsel innenfor egne områder for lokalbefolkningen

Trafikksikkerhet og fysikk fostring

- Aktiv skolevei
- Flere gang- og sykkelveier
- Turveier knyttet opp mot gangveier

Lokalmiljø og trafikk

- Opprusting og sikring av sentrumsarealer
- Gjennomgang og oppgradering av den kommunale innsats i trafikksammenheng
- Gjennomgang av det kommunale vegnett, totalvurdering av trafikkstrømmer for fremtiden

5. GRUNNLEGGENDE VURDERINGER

5.1. Enkeltmennesket

En forutsetning for å dra befolkningen med i et aktivt trafikksikkerhetsarbeid er at det enkelte individ har reell mulighet til å påvirke utviklingen i sitt eget lokalsamfunn, og å kunne leve sitt eget liv uten altfor stor styring eller regulering fra andre mennesker eller offentlige institusjoner. På denne måten vil retten til å styre sitt eget liv kunne bidra til større ansvar for- og forpliktelse til å trygge og sikre sin egen tilværelse, herunder bidra til egen trafikksikkerhet og at trafikksikkerheten for lokalsamfunnet derigjennom også blir prioritert.

5.2. Lokalsamfunnet

Innenfor de ulike lokalsamfunn finnes det i de fleste områder et aktivt lags og foreningsliv. For å kunne få lokalsamfunnet med i utviklingen av trafikksikkerhetsarbeidet er det av avgjørende betydning at lag og foreninger, institusjoner, næringsliv og evt andre grupperinger tas aktivt med i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette kan bl.a. gjøres ved at kommunene ber lokalsamfunnet ved lag , foreninger m.v. om konkrete innspill i forhold til aktuelle trafikksikkerhetstiltak, og at det for øvrig holdes en løpende dialog om hvordan utviklingen går. Poenget er her at lokale offentlige institusjoner ser nytten av den kompetanse og kreativitet som finnes i de ulike lokalmiljøer.

5.3. Regionalt samarbeid

Et element for å kunne oppnå bedre resultater i trafikksikkerhetsarbeidet er samarbeid på regionalt nivå innenfor de ulike områder. Dette spesielt tatt i betraktning de begrensede ressurser som stilles til disposisjon fra sentrale myndigheter for lokalt trafikksikkerhetsarbeid. Som eksempel nevnes her at kostnadsoverslaget over de prosjektene som kommunene i Troms søkte Troms fylkeskommune om til trafikksikkerhetstiltak for 2003 utgjorde nesten 15. mill kroner. Rammen som er til tildeling utgjør ca. 4 mill. kroner. I tillegg er det klart at det ikke er alle kommuner som har søkt om tilskudd.

Samarbeid om gjennomføring av enkelte prosjekter hvor alle potensielle aktører er med vil derfor kunne være direkte økonomisk hensiktsmessig for å oppnå best mulig resultat, og vil også kunne være bakgrunn for at prosjektene kan la seg realisere. Dette på grunn av de begrensede nasjonale overføringer og den generelt svake kommunale økonomi.

5.4. Offentlige myndigheter

5.4.1. Kommunene

For å oppnå resultater i trafikksikkerhetsarbeidet er det meget viktig at de kommunale forvaltningene tar lokalsamfunnet aktivt med i utviklingen av lokalmiljøet. Dette ikke minst med bakgrunn i at alle innbyggerne ønsker å være med å forme sin egen fremtid. Ferdsel og trafikk utgjør en meget stor del av enkeltindividets hverdag, og en trygg og sikker ferdsel vil alle være opptatt av. Derfor må lokalsamfunnet være en aktiv deltaker i utformingen av den fremtidige trafikkutviklingen, og her har kommunene ansvar for at lokalmiljøet tas med i utviklingsarbeidet.

I tillegg er det viktig at alle sektorer innenfor den kommunale forvaltning er deltakere i utformingen og gjennomføringen av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Barnehager, barne- og ungdomsskolene som kommunene har ansvar for er meget viktige institusjoner i det holdningsskapende arbeidet blant barn og ungdom.

Tidligere var det få veier kommunen hadde ansvar for. Dette fagområdet hørte til under Statens vegvesen, og kompetansen om utbygging, drift og vedlikehold av veinettet varierer derfor fra kommune til kommune. I de senere år har kommunene i tillegg fått direkte ansvar for flere og flere av veiene, og utviklingen fremover tyder på at det blir flere kommunale veier.

5.4.2. Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har ansvaret for en stor del av veiene rundt om i kommunene. Dessverre opprettholdes ikke standarden på disse veiene i den utstrekning det er ønskelig for at trafikksikkerheten skal være ivaretatt på en skikkelig måte. Dette er bl.a. begrunnet med dårlig økonomiske rammeoverføringer fra staten, men de økonomiske prioriteringene fra fylkeskommunen har ikke uvesentlig betydning for trafikksikkerhetsarbeidet.

Lokalbefolkningen rundt om i kommunene blir her den skadelidende part, og er større fare for at trafikkulykker blir en del av resultatet når veistandarden ikke opprettholdes og forbedres. Samarbeid med kommunene og lokalbefolkningene rundt om i fylket om større bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak vil kunne gi bedre resultater om alle i fellesskap øker presset mot sentrale bevilgende myndigheter.

5.4.3. Statens vegvesen

Statens vegvesen som har ansvaret for drift og vedlikehold av europaveiene, riksveiene og de fylkeskommunale veier, beklager også at det ikke bevilges nok penger for å kunne styrke trafikksikkerhetsarbeidet i takt med trafikkutviklingen. I tillegg kommer det etterslep som finnes på dette området med bakgrunn i manglende prioritering på trafikksikkerhet på tidligere veiutbygginger. Dette innebærer at trafikksikkerheten faktisk reduseres når trafikk tettheten øker. Uten at rammebevilgningene til utbygging, drift og vedlikehold av hele veinettet styrkes, vil dessverre veistandarden i mange områder ute i distriktene reduseres, noe som igjen vil kunne gi flere trafikkulykker.

Lokale- og regionale avdelinger hos Statens vegvesen etterlyser også større engasjement, innspill og forslag til trafikksikkerhetstiltak spesielt fra kommunene også når det gjelder de veier som vegvesenet har driftsansvaret for.

5.5. Lokalbefolkningens rettigheter om tilgjengelighet til egne områder.

Trygg og sikker ferdsel for befolkningen i alle deler av landet med tilgjengelighet til egne områder bør være en menneskerett. Spesielt er dette for den delen av befolkningen som i næringsssammenheng er avhengig av å krysse sterkt trafikkerte veier for å utøve sin virksomhet, men det har også stor betydning for befolkningen for øvrig i rekreasjonssammenheng. Over store områder er hovedveiene av naturlige årsaker bygd langs etter sjøkanten. Tilgangen til sjøen og fjærområdene har i all tid vært av stor betydning for menneskene i Nord Troms, både i nærings- og rekreasjonssammenheng. Denne avhengigheten for befolkningen til disse områdene er også i dag vesentlig, men med E6 og andre riks- og fylkesveier som går gjennom området er denne ferdselen i de fleste områder dessverre meget utrygg og usikker.

5.6. Oppsummering

Enkeltmennesket, lokalsamfunnet, kommunen, fylkeskommunen, eller regionale avdelinger av Statens vegvesen har liten mulighet for å oppnå maksimale resultater for å bedre trafikksikkerheten langs våre trafikkårer om de skal gjøre arbeidet hver for seg, eller uten innspill og samarbeid med hverandre.

Statens vegvesen har de senere år i større sammenheng begynt å vektlegge trafikksikkerheten i forbindelse med sin virksomhet. De besitter da også betydelig kompetanse både på

utbygging, vedlikehold og drift av våre veier, men tilgangen på bevilgninger er ikke i tråd med vegvesenets egne ønsker. I tillegg er det en kamp mellom de ulike deler av landet om de økonomiske bevilgninger fra Stortinget til veiformål, og det er ikke alle av våre sentrale politikere som prioriterer trafikksikkerhetsarbeidet høyt nok når budsjettvedtakene skal gjøres.

Fylkeskommunen med sitt ansvarsområde på veisektoren er også avhengig av Stortingets rammeoverføringer for å kunne ivareta trafikksikkerhetsarbeidet på en tilfredsstillende måte, og får på lik linje med Statens vegvesen ikke de økonomiske bevilgninger som skal til for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet på en skikkelig måte.

Med den negative økonomiske utviklingen som kommunene opplever for tiden, og med signaler om at kommunene skal overta flere av de fylkeskommunale veiene, kan man ikke her heller forvente noen særlig styrking av trafikksikkerhetsarbeidet.

Lokalsamfunnet med sine lag, foreninger og enkeltmennesker har da heller ikke ressurser eller tyngde nok til gjøre sine krav gjeldende i trafikksikkerhetssammenheng i forhold til de sentrale bevilgende myndigheter. I tillegg har også lokalbefolkningen kravet om trygg og sikker ferdsel innenfor egne områder som et helt elementært krav, og som i forbindelse med veiutbygginger tidligere overhodet ikke ble vektlagt. Disse overgrepene på lokalbefolkningens rettigheter fra tidligere veiutbygginger er også i liten utstrekning blitt rettet på.

Konklusjonen med de nevnte aktører og momenter ovenfor kan da bli at trafikksikkerhetsarbeidet ikke har noen gode utsikter i fremtiden. Dette er selvfølgelig en situasjonsom ikke kan aksepteres av Kvæningen, Nordreisa og Kåfjord kommuner. Spørsmålet da blir selvfølgelig hvordan denne situasjonen kan endres til en positiv utvikling for trafikksikkerhetsarbeidet i fremtiden.

5.6.1. Samarbeid og samhandling for økt trafikksikkerhet.

Nøkkelen til problemstillingen avslutningsvis i punkt 5.6 kan være bedre samarbeid og større samhandling mellom alle aktuelle aktører som har interesser for trafikk og trafikksikkerhetsarbeid. Samarbeidet må nødvendigvis utøves på forskjellige måter avhengig av hvilke enkeltresultater som ønskes. Når det gjelder samarbeidet innenfor den enkelte kommune må det foregå mellom den lokale befolkning og kommunen som offentlig forvaltningsinstans. Her må samhandlingen utvikles på bredt grunnlag slik at lokalbefolkningen deltar offensivt i utvikling og utforming av aktuelle trafikksikkerhetstiltak. Holdningsskapende arbeid spesielt innenfor trekanten barn – skole – hjem er sentralt og må vektlegges meget høyt.

På regionalt nivå kan det være aktuelt å gjør slik som Kvæningen, Nordreisa og Kåfjord har gjort i utarbeidelsen av kommunale trafikksikkerhetsplaner. Samarbeidet kan med fordel utvides til andre aktuelle områder- og andre aktuelle kommuner i regionen. Her nevnes enkeltvis samarbeidsområder; -oppdateringer på trafikksikkerhetsundervisning av lærere i skoleverket, - årlig felleskonferanse (TIF – *Trafikksikkerhet i fokus*)) mellom kommunene

hvor aktuelle problemstillinger i forhold til trafikksikkerhetstiltak drøftes, -felles engasjement i forhold til sentrale myndigheter m.v.

I dette "fellesrommet" blir det både større bredde i drøftelsene og ikke minst større tyngde i forhold til å kunne få gjennomslag for aktuelle krav ovenfor overordnede og bevilgende myndigheter. På slike fellesmøter vil det være naturlig at følgende institusjoner er representert slik at det oppnås størst mulig bredde og engasjement i drøftelsene, og ikke minst enighet om hvilke tiltak som bør iverksettes;

- *Statens vegvesen med sin kompetanse på utbygging, drift og vedlikehold av veinettet, samt kontroll av kjøretøy.*
- *Trygg Trafikk med sitt fokus på trafikksikkerhetsarbeidet*
- *Politiet som kontrollinstitusjon i forhold til vedtatte lover og regler*
- *Eventuelt andre institusjoner/ organisasjoner med fokus på trafikksikkerhet*
-

5.6.2. Gjennomføring av TIF konferansen

For å garantere at denne konferansen blir gjennomført i henhold til planen, pålegges ansvaret for dette til lederen av det kommunale trafikksikkerhetsutvalget som bør etableres i alle de tre samarbeidende kommuner. Gjennomføringsansvarlig for TIF rulleres årlig mellom deltakende kommuner.

- *TIF konferansen gjennomføres hvert år.*
- *Leder av det kommunale trafikksikkerhetsutvalg er ansvarlig for gjennomføring.*
- *Det årlige gjennomføringsansvaret rulleres mellom deltakende kommuner.*
- *Deltakende kommuner skal ha eget trafikksikkerhetsutvalg.*

6. Budsjettmessige og administrative konsekvenser

6.1. Budsjettmessige konsekvenser

Da denne strategidelen av trafikksikkerhetsplanen vil være gjeldende for tre kommuner, og at strategidelen har en tidsperspektiv på 10 år er det ikke aktuelt å ta med noen kalkyler for den budsjettmessige konsekvens for den enkelte kommune. Dette må den enkelte kommune kalkulere inn med bakgrunn i de konkrete forslag til tiltak som fremkommer i den årlige handlingsplanen for den enkelte kommune, og med bakgrunn i dette ta det med i det årlige kommunale budsjettarbeidet.

- *Kommunestyrene i deltakende kommuner vedtar neste års "Handlingsplan for trafikksikkerhet" på slutten av året.*
- *Kostnader for vedtatte trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres vedtas i budsjettbehandlingen.*

6.2. Administrative konsekvenser

Denne problemstillingen må også den enkelte kommune kalkulere inn med bakgrunn i hvilket omfang kommunen legger på trafikksikkerhetsarbeidet. Omfang av aktivitet vil med bakgrunn i de ulike kommunale økonomiske situasjoner variere fra kommune fra år til år. Det vil for disse tre kommuner kunne være aktuelt å fordele de administrative oppgaver til de ulike sektorer i kommunen avhengig av hvilke tiltak som planlegges realisert i henhold til oppdateringen av den årlige handlingsplan.

Det etableres en ansvarlig arbeidsgruppe i hver av kommunene som har ansvar for den årlige oppdateringen av handlingsplanen. Lederen for denne arbeidsgruppa har ansvar for at rulleringen av handlingsplanen og strategidelen blir gjennomført i henhold til planen denne planen.

- *Handlingsplanen evalueres og rulleres årlig.*
- *Strategidelen evalueres og rulleres en gang hvert 4. år.*
- *Det etableres trafikksikkerhetsutvalg i hver av kommunene med ansvar for evaluering og rullering av trafikksikkerhetsplanen.*
- *Leder og ansvarlig for denne gruppen er avdelingsleder-/ avdelingssjef teknisk sektor i kommunen.*

7. Konklusjon

Selv om trafikk tettheten de senere år har økt betydelig vil det via planmessig arbeid kunne være mulig å øke trafikksikkerheten i fremtiden. Bedre biler, bedre veier og ikke minst økt fokus på trafikksikkerhetsarbeidet de senere år gir håp om en sikrere og tryggere ferdsel langs våre ferdselsveier i fremtiden.

1. *Et sentralt element i denne sammenheng er allikevel at den økonomiske rammen fra Stortinget til trafikksikkerhetsarbeid økes.*
2. *Videre at det utvikles et bredt samarbeid mellom ansvarlige institusjoner for trafikksikkerhetsarbeidet,*
3. *og til slutt at enkeltmennesket tas offensivt med i den fremtidige utviklingen når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid.*

For å oppnå resultater i forhold til mål som er satt, er det viktig at fokus holdes på målet. Med disse 3 innfallsvinklene vil det kunne være mulig å oppnå de ønskede resultater. Som ledetråd for arbeidet står visjonen som Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner har satt for sitt trafikksikkerhetsarbeid.

”Med E6 som hovedferdselsåre – riksveiene – fylkesveiene - kommunale veier og andre ferdselsveier, har Kvæningen, Nordreisa og Gáivuotna/ Kåfjord kommuner en felles visjon om ingen drepte eller alvorlig skadde blant alle dem som til enhver tid ferdes innom kommunenes grenser”.